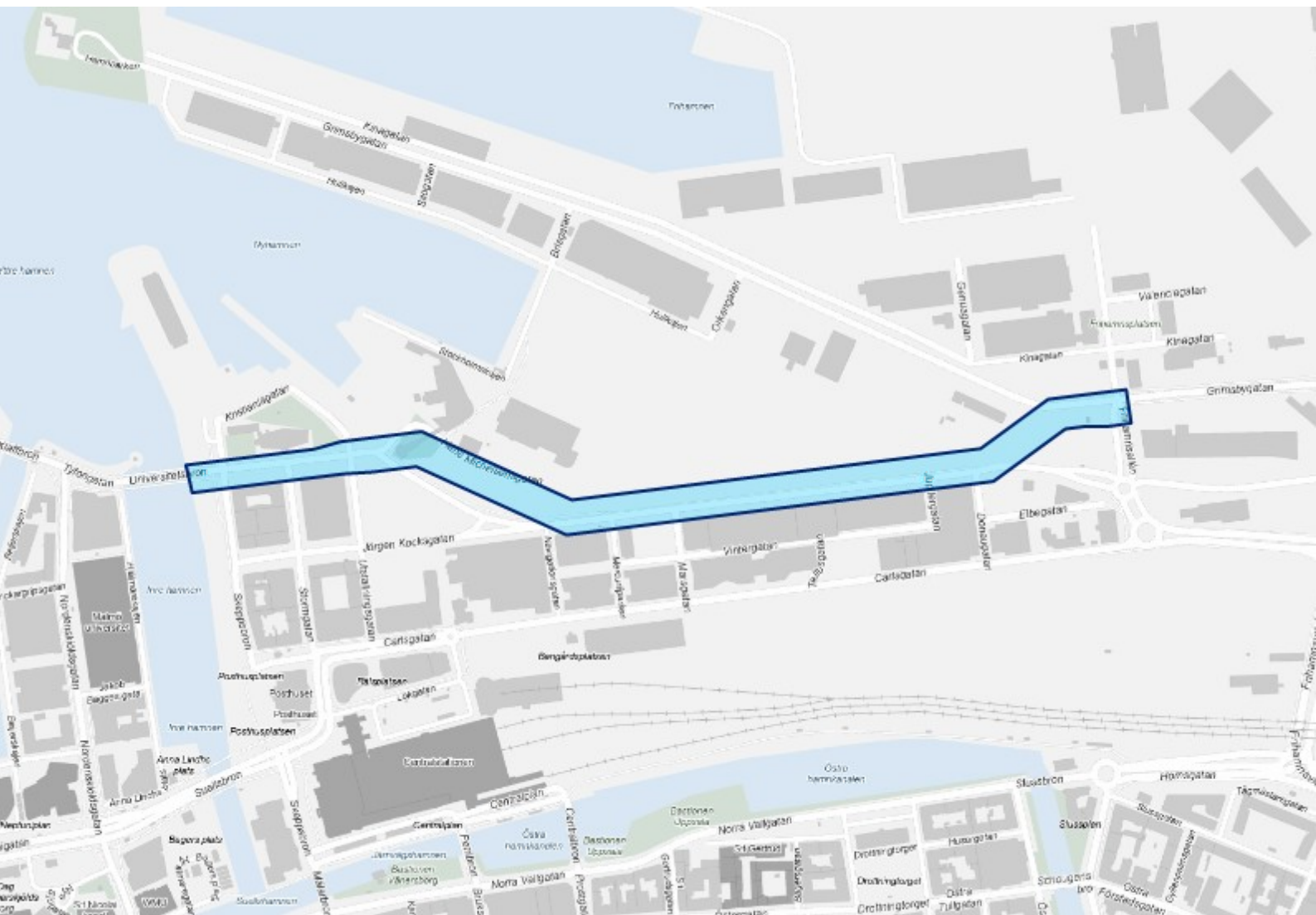




Detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. i Inre hamnen

Granskning

PLANBESKRIVNING



Orienteringskarta

Innehållsförteckning

Planbeskrivning.....	1
1. Inledning.....	2
2. Detaljplanens innehåll.....	5
3. Förutsättningar och konsekvenser.....	23
Allmänna intressen.....	24
Fysisk miljö.....	25
Sociala frågor.....	28
Service.....	31
Hälsa och säkerhet.....	32
Trafik.....	38
Natur.....	43
Miljö.....	45
Geotekniska förhållanden.....	48
Kulturmiljö.....	49
Teknik.....	51
Gällande planer och program.....	52
Riksintressen.....	55
4. Genomförande.....	59
Mark- och utrymmesförvärv.....	60
Fastighetsrättsliga frågor.....	61
Tekniska frågor.....	63
Ekonomiska frågor.....	64
Organisatoriska frågor.....	66
5. Planeringsunderlag.....	67
Utredningar som legat till grund för detaljplanen.....	68
Kommunala planeringsunderlag.....	70

Planbeskrivning

Detaljplanen möjliggör utbyggnaden av en ny huvudgata mellan Universitetsbron i väster och Frihamnsallén i öster. Gatan fortsätter sedan till Västkustvägen. Gatan ska utformas som en grön huvudgata och utgöra ett kollektivtrafikstråk och en metaforisk ryggrad för ett dynamiskt och lättillgängligt stadsliv i Nyhamnen. Gatan ska även fungera för genomfartstrafik och är en nyckelfaktor i Nyhamnens omvandling.



Strukturskiss som visar förslag till markanvändning (stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret, februari 2025). Aktuellt planområde är markerat med röd streckad linje.

Gatusträckningen och gatubredden ska tillgodose flera behov och intressen. Viktiga parametrar är exempelvis genomfartstrafikens och kollektivtrafikens behov, gatans funktion som ett socialt sammanhang, grönska och krontäckningsgrad, hänsyn till befintliga strukturer och verksamheter samt Nyhamnens pågående omvandling från hamnområde till blandad stad.

1. Inledning

Detta avsnitt i planbeskrivningen tar upp de grundläggande utgångspunkterna för detaljplanen.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny huvudgata från Universitetsbron i väster till Frihamnsallén i öster. Gatan ska fungera som huvudgata för Nyhamnen och innehålla trafikfunktioner för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik, inklusive genomfartstrafik, samt vistelsevärden som grönska och platsbildningar. Utrymmet under gatan ska också rymma underjordisk infrastruktur.

Detaljplanen syftar också till att möjliggöra ett visst skydd mot stigande havsnivåer, upphäva strandskyddet inom delar av planområdets gränser och möjliggöra delar av en underjordisk avloppstunnel samt funktioner tillhörande tunneln.

Planförfarande

Detaljplanen hanteras med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen. Planförslaget är upprättat i överensstämmelse med översiktsplanen men länsstyrelsen har haft synpunkter på hur översiktsplanen hanterar risk för översvämning och miljökvalitetsnormer för luft och vatten. Synpunkterna bedöms ha tillgodosetts i detaljplanen.

Beslut om att samråda förslaget fattades av stadsbyggnadsnämnden. Beslut om att låta granska och om att anta förslaget fattas av stadsbyggnadskontoret. Beslut om att anta detaljplanen fattas av stadsbyggnadsnämnden.

Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanen har vid undersökning enligt 6 kapitlet 6 § miljöbalken inte bedömts medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning inte har gjorts. De konsekvenser för miljön som detaljplanen ger upphov till redovisas i avsnittet 3. *Förutsättningar och konsekvenser*.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser. Det innebär att det är kommunen som ansvarar för att bygga ut och sköta all mark som enligt detaljplanen är allmän plats.

Planinformation

Beslutsinformation

- Beslut om planuppdrag fattades av stadsbyggnadsnämnden 2022-02-17.
- Beslut om samråd fattades av stadsbyggnadsnämnden 2023-11-16.
- Beslut om granskning fattades av stadsbyggnadskontoret 2025-09-08.

Digital funktionalitet

Plankartan i aktuell detaljplan har utformats enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5), Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6), Boverkets planbestämmelsekatalog 2021-10-14 och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet.

Planbeskrivningen i aktuell detaljplan har utformats enligt bilagan till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8).

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 15 år (180 månader) från det att den har fått laga kraft.

2. Detaljplanens innehåll

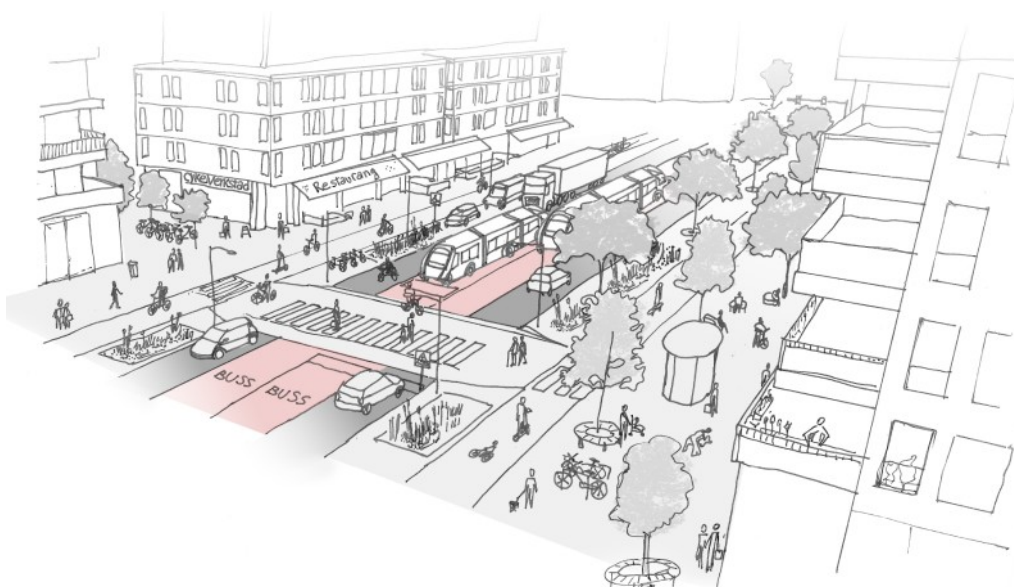
I detta avsnitt beskrivs detaljplanen kortfattat. Stadsbyggnadsidén samt de övergripande avvägningar som kommunen har gjort och som ligger till grund för utformningen av detaljplanen samt motiven till de enskilda regleringarna redovisas.

Stadsbyggnadsidé

Stadsbyggnadsidén bygger på förslaget i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (kommunfullmäktige, 2019) och vidarebearbetning av förslaget i det pågående arbetet med *Guide Nyhamnen* (stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret). Nyhamnen ska utvecklas till en blandad stadsdel med en ny grön huvudgata som utgör ett kollektivtrafikstråk och en metaforisk ryggrad för ett dynamiskt och tillgängligt stadsliv i Nyhamnen.

I stort ska Nyhamnen med sin struktur och sammansättning av allmän platsmark och byggnader skapa attraktiva samlade rum med levande bottenvåningar där människor kan mötas i gaturum, torg och mellan byggnaderna.

I enlighet med hållbarhetsstrategin för Nyhamnen (miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret, 2023) ska den tekniska infrastrukturen ge goda förutsättningar för livskraftig grönska, starka ekosystemtjänster och multifunktionella, trygga gaturum.



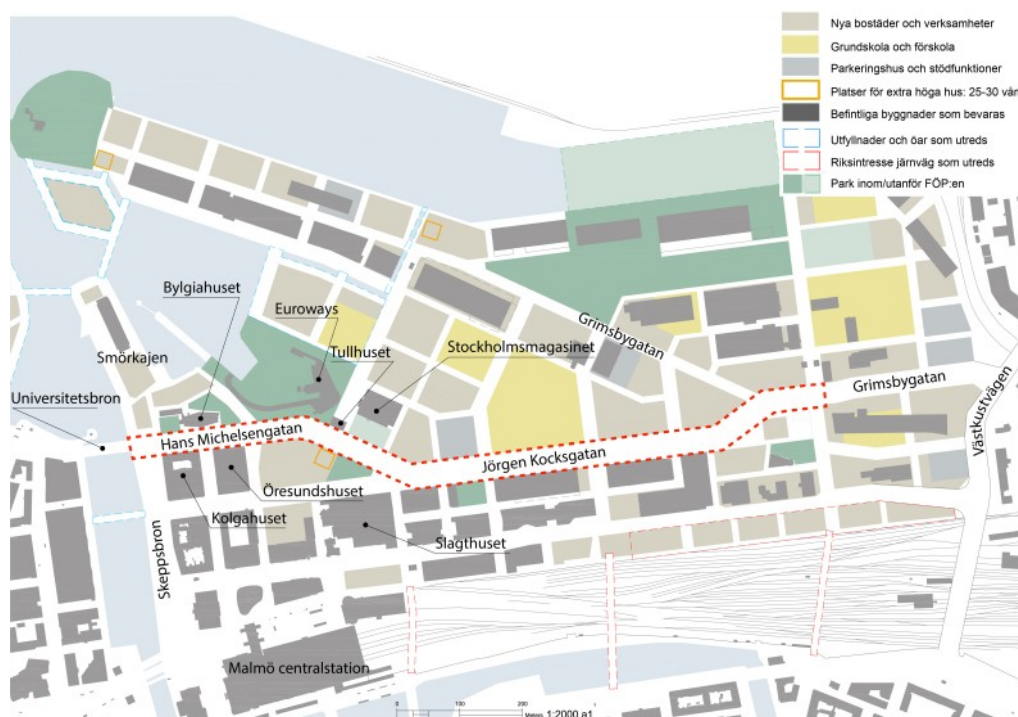
Visionsbild som visar en del av den nya huvudgatan ur fågelperspektiv vid en an hållplatserna. (Illustration: Anita Cardinali, stadsbyggnadskontoret.

Den nya huvudgatan ska kantas av trädplanteringar och grönska. En blandad, tät och hög bebyggelse ska rymmas längs med gatan. I korsningspunkter för viktiga stråk skapas attraktiva övergångar med en anpassad sektion för gående och cyklister, och på strategiska platser skapas rum för stadsliv. Gatan ska utgöra en vacker, trygg och säker vardagsmiljö för både barn och vuxna på väg till och från skolan, jobbet, fritidsaktiviteter och hemmet.

Kollektivtrafiken är prioriterad och bland annat kommer Malmöexpressens linje 2, som är en del av det så kallade Storstadspaketet, att trafikera hållplatslägen längs med gatan. Funktionen som huvudgata möjliggör angöring och viss korttidsparkering längs med gatan och därmed mindre trafik i anslutande lokalgator.

Färdas man från väster till öster längs gatan kommer man först att mötas av Skeppsbron och befintlig bebyggelse: bebyggelsen längs Skeppsbron, Kolgahuset, Öresundshuset och Bylgjahuset. Tillsammans med den kommande

bebyggelsen på Smörkajen skapas ett brokigt och kontrastrikt gaturum. Tonvikten ligger på mobilitet, centrumverksamheter, kustskydd, stadskultur och föreningsliv.



Strukturskiss som visar förslag till markanvändning (stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret, februari 2025) och viktiga byggnader och områden markerade. Aktuellt planområde är markerat med röd streckad linje.

Längre österut kommer en del av de gamla hamnstrukturerna, som ombordkörningsramper och Euroways färjeterminal, att finnas kvar i ett öppet offentligt stadsrum norr om gatan. Det finns en stark koppling till vattnet och hamnhistoriken. Vattnet och kajkanterna kommer att vara närvarande, och prägla området. Tvärgatorna skapar en rytm i stadslivet. Även här är det en brokig miljö, men med mera tonvikt på bostäder och skolor. Det är viktigt att arbeta med skalan för att få till goda vistelsezoner och ett gott mikroklimat.



Visionsbild som visar en del av den nya huvudgatan i ögonhöjd. (Illustration: Anita Cardinali, stadsbyggnadskontoret.)

Ytterligare österut möts man av ett område där omvandlingen redan pågår från industri- och hamnverksamhet till andra typer av verksamheter i den befintliga bebyggelsen.

Stadsutvecklingen tar fasta på den pågående omvandlingen och de nya verksamheterna, men fylls successivt på av park, bostäder och skolor.

Gatan går långa sträckor i befintliga gatusträckningar: Hans Michelsengatan, Jörgen Kocksgatan och Grimsbygatan.

Söder om gatan finns längs hela gatusträckningen en blandning av befintlig, före detta, industri- och hamnbebyggelse och hög ny bebyggelse som präglas av närheten till Malmö centralstation och Malmö universitet.

Tonvikten ligger på kontor och centrumverksamheter.

Beskrivning av detaljplanen

Denna detaljplan reglerar gatumark för en del av den nya östvästliga huvudgatan genom Nyhamnen. Detaljplanen omfattar sträckan mellan Universitetsbron och Frihamnsallén. I sin helhet är den nya huvudgatan längre och fortsätter till Västkustvägen längst i öster, men sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen kommer att hanteras i en

separat detaljplan. Detaljplanen möjliggör även uppförande av kustskydd i anslutning till Universitetsbron, upphävande av strandskydd inom delar av planområdet samt möjliggör anläggandet av delar av en underjordisk avloppstunnel. Det långsiktiga målet med detaljplanen är att lägga grunden för ett av de viktigaste rörelsestråken genom den nya stadsdelen Nyhamnen.

Fastigheter som berörs av detaljplanen är delar av Hamnen 22:3, 22:45, 22:99, 22:137, 22:164, 22:188 och Kattegatt 1. Planområdet upptar cirka 43 000 kvadratmeter.

Den nya huvudgatan

Mellan Universitetsbron och korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan går gatan i befintligt gaturum i cirka 200 meter. Efter korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan lämnar gatan befintligt gaturum, och cirka 60 meter efter korsningen svänger gatan söderut för att hamna i liv med Tullhusets fasad innan den svänger tillbaka till samma riktning, cirka 180 meter söderut. Efter svängen fortsätter gatan rakt fram i nuvarande Jörgen Kocksgatans sträckning cirka 500 meter, för att ansluta till Grimsbygatan där denna svänger ut mot Hullkajen. Planområdet omfattar korsningen med Frihamnsallén, men inte påfarten och anslutningen till Västkustvägen. En kommande detaljplan som omfattar sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen behöver invänta den pågående förprojekteringen, samt antagligen omfatta omkringliggande fastigheter. (Se även illustrationsplanen under rubriken *Stadsbyggnadsidé*.)

Den aktuella detaljplanen bedöms rymma en gatusektion som tillgodoser både gatans trafikala funktioner och vistelse- samt kvalitetsaspekter. Vissa platsbildningar längs gatan bedöms kunna rymmas inom detaljplanen och det är inte säkert att hela planområdets bredd behövs längs hela sträckan. Kommande detaljplaner norr och söder om gatan kan komma

att lägga till allmän platsmark intill gatan för att möjliggöra större platsbildningar eller upphäva delar av aktuell detaljplan för att uppnå en smalare sektion.

Kustskydd

Hans Michelsensgatan ska fungera som utryckningsväg till Smörkajen, och behöver därför ligga på minst +2,8 meters höjd över havet (nollplanet) från korsningen med Kristianiagatan/Utställningsgatan och österut. Väster om korsningen går gatan i befintlig sträckning med befintliga byggnader på båda sidor. Markhöjderna här är under +2,8 meter, och de befintliga förhållandena gör att gatan inte går att höja till erforderlig marknivå. Väster om korsningen behöver inte gatan ha funktion som utryckningsväg eftersom utryckning till bebyggelse och stadsdelar väster om denna punkt sker via andra gator. För att skydda kommunala investeringar, såsom infrastruktur, från stigande havsnivåer i ett hundraårsperspektiv behöver ett rörligt kustskydd på minst +2,8 meters höjd över nollplanet kunna installeras i anslutning till Universitetsbrons fäste, vilket detaljplanen möjliggör.



Exempel på översvämningsskydd i form av en rörlig lucka i anslutning till ett brofäste till en bro över Kungsbackån i Kungsbacka kommun. Luckan kan öppnas och stängas vid behov. (Fotograf: Charlotte Bourghardt.)

Avloppstunnel

Under en del av gatan, ungefär mellan Marsgatan och Frihamnsallén, innehåller detaljplanen ett reservat för en underjordisk avloppstunnel, den så kallade *Tunnel söder*. Avloppstunneln är en del av VA Syds projekt MAXIMA som ska öka kapaciteten i, och minska utsläppen från, stadens dag- och spillvattensystem. Tunneln i sig är cirka 5,5 kilometer lång, och går mellan Tekniska muséet och Sjölundaverket samt Värnhem och Sjölundaverket. Delsträckan som korsar under gatan är 500 meter lång och ligger på cirka 20 meters djup under gatunivån. Reservatet utgör ett tredimensionellt område under mark på cirka 30 meter i bredd- och djupled runt tunneln där inga åtgärder får göras som kan skada eller påverka tunneln negativt. Reservatet börjar cirka -5,0 meter under nollplanet, alltså cirka -7,0 till -9,0 meter under gatunivå.



Bild som visar Tunnel söder, det vill säga den underjordiska avloppstunneln inom VA Syds projekt Maxima söder om Sjölundaverket. Den ungefärliga sträckan som omfattas av den aktuella detaljplanen är markerad med en gul ellips.

Strax väster om korsningen mellan den nya huvudgatan och Frihamnsallén möjliggör detaljplanen ett schakt ner till avloppstunneln. Schaktet kommer att ligga inom flexzonen mellan körbanan och cykelbanan och förses med ett ventilationsrör. Gatan har gjorts cirka en meter bredare förbi schaktet för att det ska rymmas i sin helhet inom flexzonen. Intill schaktet ska flexzonen utformas för uppställning av servicefordon.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

I den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (kommunfullmäktige, 2019) föreslås en nordligare sträckning av gatan. Dragningen tangerar hamnbassängen mellan

Stockholmskajen och Hullkajen och är beroende av att hamnbassängen kan fyllas igen. Osäkerhetsfaktorerna kring när i tid en eventuell utfyllnad kan ske har bedömts som alltför stora. Om utfyllnaden inte kommer till stånd eller om den dröjer för länge skulle det kunna äventyra utbyggnaden av gatan och stadsbyggnadskvaliteterna i området. Dessutom förutsätter förslaget till gatusträckning rivning av flera byggnader som inhyser aktiva verksamheter, varav flera är verksamheter som är del av Nyhamnens påbörjade omvandling, av viktig teknisk infrastruktur för stadens elförsörjning samt ianspråktagande av befintlig grönstruktur.

Sedan den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen godkändes har en förflyttning av fokus skett i stadens planering och i strategier för uppfyllelsen av Malmös hållbarhetsmål. I Nyhamnen kommer fokusförflyttningen till uttryck i hållbarhetsstrategin (miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret, 2023), kulturmiljöanalysen (COBE, 2024) och det pågående arbetet med *Guide Nyhamnen* (stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret).

Större vikt läggs sedan fokusförflyttningen för det första på den befintliga miljöns betydelse för utvecklingen av Nyhamnen i form av det kulturarv som gator, siktlinjer, byggnader och andra hamnrelaterade detaljer utgör, men också i form av de miljömässiga besparingar som går att göra genom att bygga vidare på den befintliga miljön. För det andra betonas betydelsen av upplevelsen av vattenrummet och närheten till vattnet, som en gata i den fördjupade översiktsplanens dragning skulle riskera att bryta. För det tredje lyfts kulturens och näringslivets betydelse i Nyhamnens påbörjade omvandling. Tillgången på billiga lokaler är viktig för den pågående omvandlingen. Genom en varsam dragning av gatan undviks rivning av byggnader som innehåller lämpliga lokaler.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår också att Jörgen Kocksgatan görs om till ett grönt parkstråk med generös trädplantering. Detta har visat sig vara omöjligt i och med att Jörgen Kocksgatan rymmer omfattande underjordisk infrastruktur, som inte går att flytta. Det gröna stråket riskerade att bli ett brett gaturum utan de rekreativa värden som den fördjupade översiktsplanen föreslog parallellt med den nya huvudgatan.

Av ovanstående anledningar har gatans dragning justerats söderut, till läget för Jörgen Kocksgatan, och gatubredden har angetts till cirka 40 meter för att rymma både gatans funktionsbehov och i största möjliga mån värdena från det gröna stråket. Sammantaget bedöms den aktuella gatusträckningen i högre grad beakta kulturmiljö- och stadsbyggnadsvärden på platsen. Gatusträckningen bedöms också vara mera genomförandeinriktad på så vis att den inte förutsätter rivningar av byggnader och till största delen kan genomföras utan intrång i privata fastigheter. Det innebär att pågående verksamheter kan fortgå parallellt med utbyggnaden av Nyhamnen under en längre tid.

Gestaltning

Gatan ska utformas som en huvudgata. Huvudgator utgör, enligt Malmös gällande översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023), det naturliga vägvalet mellan stadens olika områden, för såväl person- som godstrafik. Samtidigt utgör de tillsammans med parker och torg, stadens vardagsrum, och ska utformas därefter. I jämförelse är trafikleder tillägnade de stora transportvolymerna och har därför en motorvägsliknande utformning.

Översiktsplanen innehåller följande riktlinjer för huvudgator, som kan tillämpas på den aktuella detaljplanen:

- Huvudgator ska uppmana till ett dämpat trafiktempo. Hänsyn lämnas till fotgängare och cyklister. Antalet passagemöjligheter där fotgängare och cyklister kan korsa huvudgatorna i markplan ska bli fler, särskilt i anslutning till skolor. Gröna kopplingar tvärs huvudgator ska utvecklas.
- Huvudgator ska inte upplevas som barriärer, därför ska gaturummen utformas yteffektivt. Gångbanor och cykelbanor ska eftersträvas längs alla huvudgator och inslaget av träd och annan grönska ska öka. De huvudgator som idag utgör barriärer ska successivt kompletteras med bebyggelse, grönska, handel och andra aktiviteter så att deras barriäreffekt minskar.
- Huvudgator ska generellt vara dimensionerade för busstrafik även om de inte ingår i huvudnätet för kollektivtrafik.
- Huvudgatornas utformning ska ge goda förutsättningar för ett rikt stadsliv med handel och service i bottenvåningarna. Det ska till exempel ske genom att angöring och korttidsparkering anordnas längs kantsten, och/eller genom god tillgänglighet från kollektivtrafik kombinerat med goda villkor för fotgängare och cyklister.
- Om uppställningsytor för leveranser och avfallstransporter inte kan lösas på kvartermark kan lösningar prövas på allmän plats. Lämpligheten görs utifrån en samlad bedömning.
- Huvudgator som fungerar som infartsleder ska även fortsättningsvis bibehålla en hög kapacitet för person- och godstrafik. Det kan till exempel innebära att antalet körfält inte ska vara färre än två i vardera riktningen.
- Stora transportvolymerna ska hänvisas till närmaste trafikled.
- Längs huvudgator och trafikleder där bullerriktvärden eller miljö kvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas ska åtgärder vidtas. Bullerskydd ska så långt möjligt göras utan att skapa eller förstärka sociala, mentala och fysiska barriärer. Istället för vallar och skärmar ska till exempel dämpning och omfördelning av trafiken, omgestaltning av gaturummet, tystare beläggning eller fasadåtgärder

övervägas. Ny bebyggelse invid gator ska fungera avskärmande för buller. Bullerskydd ska vid behov också kunna fungera som riskskydd.

I Malmös trafik- och mobilitetsplan (kommunfullmäktige, 2016) används begreppet *stadshuvudgata*. Enligt trafik- och mobilitetsplanen ska en stadshuvudgata skapa större tillgänglighet till staden, minska upplevda och fysiska barriärer och koppla stadens områden bättre till varandra. För att skapa en attraktiv stadshuvudgata finns följande kriterier: *plats för alla människor, lugnt tempo, tätt mellan korsningspunkter, definierat gaturum – vikten av närzon och fasader, träd och planteringar samt tydlig användning.*

Planarbetet har tagit utgångspunkt i båda begreppen med sina respektive riktlinjer och kriterier.

När man rör sig längs den nya huvudgatan genom Nyhamnen kommer man att uppleva olika stadsrum som reflekterar de olika delområdena med sina olika karaktärer. Gatans gestaltning regleras inte i detaljplanen, men ett kvalitetsprogram har påbörjats och ett gestaltungsarbete ska påbörjas efter förprojekteringen för gatan. Gatans slutgiltiga utformning avgörs i detaljprojekteringen. Upplevelsen av gaturummet beror även lika mycket på den intilliggande bebyggelsen som på gatan i sig. Principer för hur den intilliggande bebyggelsen ska gestaltas avseende exempelvis höjd, funktioner i bottenvåningar och fasaduttryck finns i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen och andra vägledande principer och kommer att utredas i kommande detaljplaner.

Den nya huvudgatan ska bilda den metaforiska ryggraden genom Nyhamnen. Inom ramen för planarbetet har ett antal principsektioner tagits fram för gatan. Syftet med principsektionerna är att säkerställa att de funktioner och upplevelsevärden som gatan ska uppfylla får plats och ge flexibilitet utan att gaturummet upplevs som alltför brett.

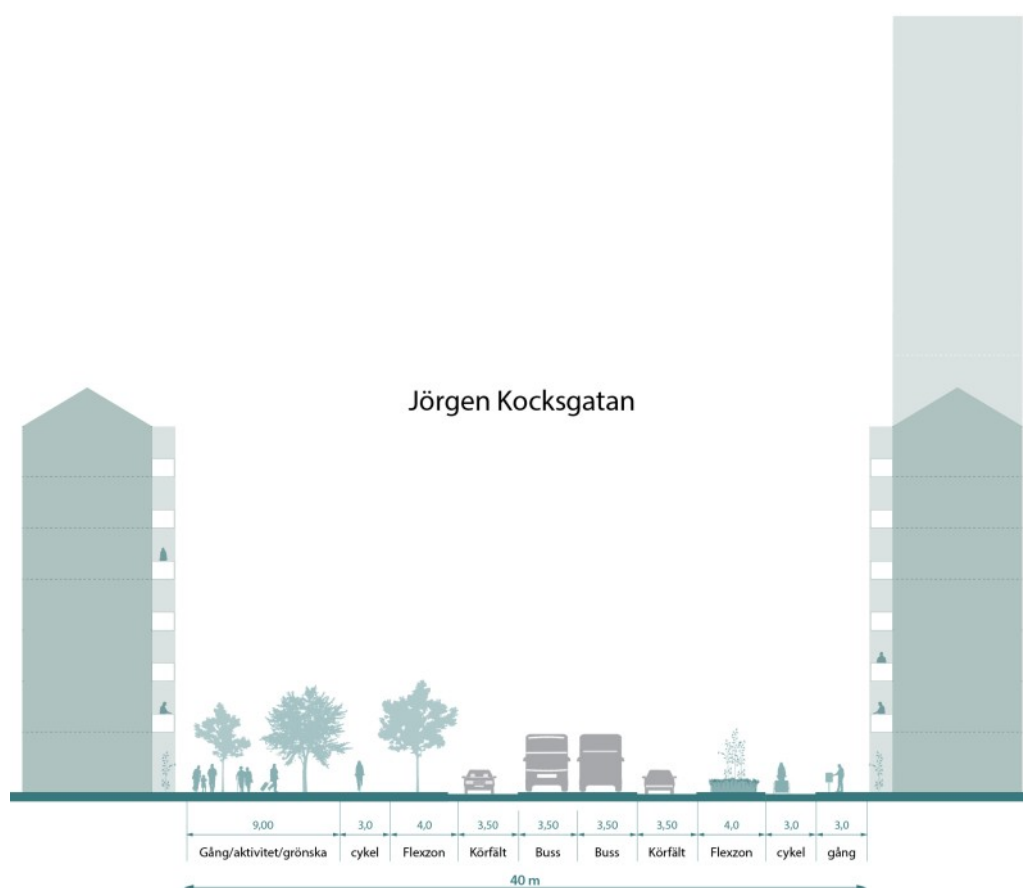
Vissa delsträckor är relativt långa och raka, upp till cirka 500 meter. För att bryta ner sträckorna i mindre delsträckor är det viktigt att gestalta gaturummet med trädplanteringar, platsbildningar och en bebyggelse som är detaljrik i ögonhöjd.

Enligt förslaget till principsektion så består gatan av två körfält för mittförlagd kollektivtrafik. Dessa omges av körfält för bilar, flexzon, samt cykel- och gångbanor. Flexzonen föreslås vara fyra meter bred som regel, och tre meter bred vid hållplatslägena. Flexzonen ska kunna rymma angöring och viss korttidsparkering, viss cykelparkering, eventuell dagvattenfördröjning, viss vistelseyta, andra funktioner som behövs i gaturummet och trädplantering. En bred flexzon ger bättre utrymme åt rotzon och krona för träd, vilket ger bättre förutsättningar för stora träd.

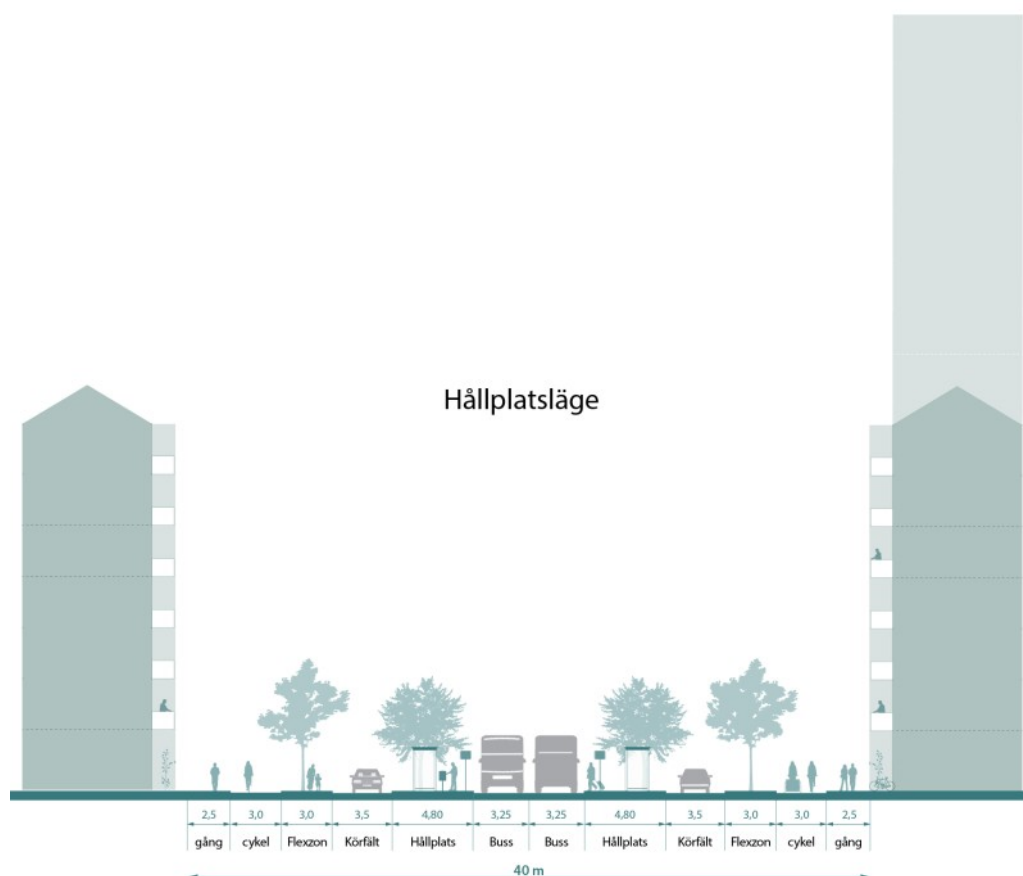
Vid hållplatslägena skiljs kollektivtrafikkörfälten och bilkörfälten av hållplatser med väntkurer och trädplantering. Trädplantering kan ske i flexzonen och till viss del på hållplatsrefugerna.

Sträckan där gatan går i nuvarande Jörgen Kocksgatan sträckning föreslås få en assymetrisk sektion. Den södra delen av gatan rymmer stora underjordiska ledningar med skyddsavstånd, inom vilka det inte går att plantera träd. Flexzonen på den södra sidan kan med fördel användas till eventuell dagvattenfördröjning och lägre vegetation samt andra funktioner. Inom den norra delen av vägen föreslås trädplantering prioriteras. Trädplantering föreslås inte bara inom flexzonen, utan också inom en anslutande gång- och aktivitetsyta. Den norra delen av gatan bedöms kunna rymma tre parallella trädrader, men träden kan också planteras mera fritt.

Sträckan mellan Universitetsbron och Stockholmsmagasinet, Hans Michelsensgatan, kommer i princip att utformas som befintlig gata, men med mittförlagda kollektivtrafikkörfält.



Principsektion för den nya huvudgatan med 40 meters gaturum där den går i Jörgen Kocksgatans sträckning. Utöver gatans mått tillkommer förgårdsmark om 1,5 meter på vardera sidan om gatan vid bebyggelse.



Principsektion för den nya huvudgatan med 40 meters gaturum vid hållplatslägena. Utöver gatans mått tillkommer förgårdsmark om 1,5 meter på vardera sidan om gatan vid bebyggelse.

LÅNG HÅLLPLATS
ILLUSTRATION, SKALA 1:100 (A1) / 1:200 (A3)



Elevationsritning som visar utformningsriktlinjer för hållplatser för Malmöexpressen, lång hållplats. (Fastighets- och gatukontoret, 2021.)

Detaljplanens bestämmelser med motiv

Allmän platsmark

Användning av mark och vatten

GATA₁ - Huvudgata

Bestämmelsen gäller för hela det område som utgör den nya huvudgatans sträckning från Skeppsbron i väster till och med korsningen med Frihamnsallén i öster. Bestämmelsen bedöms bäst motsvara funktionerna och trafikrytmen som gatan förväntas uppfylla.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats*Markreservat för allmännyttiga ändamål***u₁ - Markreservat för allmännyttig underjordisk**

avloppstunnel. Inom detta område får inga ingrepp ske som kan skada eller påverka avloppstunneln negativt

Bestämmelsen gäller inom det område där underjordisk avloppstunnel kommer att anläggas. Motivet är att säkerställa att anläggningar och verksamhet inom området inte utgör ett hinder för anläggande och drift av avloppstunneln.

u₂ - Markreservat för allmännyttig underjordisk

avloppstunnel mellan nivåerna -5,5 och -31,5 meter i förhållande till nollplanet. Inom detta område får inga ingrepp ske som kan skada eller påverka avloppstunneln negativt

Bestämmelsen gäller inom det område där underjordisk avloppstunnel kommer att anläggas. Motivet är att säkerställa att anläggningar och verksamhet inom området inte utgör ett hinder för anläggande och drift av avloppstunneln.

u₃ - Markreservat för allmännyttig underjordisk

avloppstunnel mellan nivåerna -5,0 och -31,0 meter i förhållande till nollplanet. Inom detta område får inga ingrepp ske som kan skada eller påverka avloppstunneln negativt

Bestämmelsen gäller inom det område där underjordisk

avloppstunnel kommer att anläggas. Motivet är att säkerställa att anläggningar och verksamhet inom området inte utgör ett hinder för anläggande och drift av avloppstunneln.

Upphävande av strandskydd

a₁ - Strandskyddet är upphävt

Bestämmelsen gäller från strandkanten och 100 meter in i planområdet. Motivet är att säkerställa att den aktuella delen av planområdet kan utformas och användas för den planerade verksamheten, utan att stå i konflikt med strandskyddet.

Utformning av allmän plats

+2,8 - Markens höjd över angivet nollplan

Bestämmelsen gäller för en punkt i korsningen mellan Hans Michelsensgatan, Kristianiagatan och Utställningsgatan. Bestämmelsen avser säkerställa att marken kan användas för utrymningsväg från denna punkt och österut.

skydd₁ - Tekniska konstruktionslösningar med lägsta höjd +2,8 i förhållande till nollplanet ska finnas vid Universitetsbrons brofäste som skydd mot tillfällig havsnivåhöjning

Bestämmelsen gäller för markanvändningen GATA₁ vid anslutningen till Universitetsbron. Bestämmelsen avser säkerställa att öppningsbart översvämningsskydd anläggs i anslutning till Universitetsbron för att skydda befintlig bebyggelse öster om Skeppsbron mot översvämning vid tillfällig havsnivåhöjning.

schakt₁ - Mark ska vara tillgänglig för schakt till avloppstunnel

Bestämmelsen gäller inom det område där schakt till avloppstunnel kommer att anläggas. Motivet är att säkerställa

att marken inte tas i anspråk på ett sätt som utgör hinder för att schakt ska kunna anläggas från marknivå ner till avloppstunneln.

3. Förutsättningar och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs de avvägningar som gjorts i detaljplanen utifrån en tematisk indelning. Utifrån olika aspekter beskrivs planeringsförutsättningarna samt konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Här framgår också hur kommunen har bedömt lämpligheten på en detaljerad nivå.

Allmänna intressen

Fysisk miljö

Topografi

Förutsättningar

Höjderna inom planområdet varierar mellan strax över +2,0 meter i väster till cirka +4,5 meter i öster.

Konsekvenser

Från och med korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan och österut kommer höjderna för gatan att ligga på minst +2,8 meter. Detta beror på att gatan ska fungera som utryckningsväg från och med korsningen med Utställningsgatan/Kristianiagatan. Räddningstjänstens behov av tillgänglighet tillgodoses om någon del av korsningen där räddningsfordon kan framföras ligger på lägst +2,8 meter.

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Förutsättningar

Planområdets och dess omgivningars nuvarande markanvändning utgörs av en trafikled för genomfartstrafik, relativt gles hamnbebyggelse, körytor, uppställningsytor och tidigare uppmarschområden för fordon som lastades ombord på fartyg. Hamnverksamheten i närområdet är avvecklad sedan Copenhagen Malmö Port avträdde sitt nyttjanderättsavtal 2017. Längre norrut pågår fortfarande hamnverksamhet.

Planområdet omfattar en telemast och ett par teknikbyggnader tillhörande masten.

Konsekvenser

I och med genomförandet av översiktsplanen för Nyhamnen kommer planområdet och dess omgivning att förändras i grunden. Från en stadsmiljö som är präglad av hamnens

verksamheter till en tätare bebyggd stadsmiljö som framförallt präglas av bostäder, kontor och samhällsservice. Detaljplanen för den nya huvudgatan är en nyckelfaktor i Nyhamnens omvandling för att säkerställa tillgänglighet inom Nyhamnen och till angränsande områden. Den trafikled som präglar området idag kommer att ersättas med ett stadsmässigt gaturum uppdelat på gångbanor, cykelbanor och trädplanteringar samt fyra körfält för motorfordon, varav två är avsedda för kollektivtrafik.

Telemasten och teknikbyggnaderna behöver rivas för detaljplanens genomförande.

Park och grönstrukturer

Förutsättningar

Planområdet innehåller inga parker eller befintlig grönstruktur förutom några smala remsor grönyta mellan gång- och cykelbana och körbana, framförallt längs Hans Michelsensgatan. Befintlig krontäckningsgrad beräknas till 0,6 procent.

Konsekvenser

Ambitionen är att gatan i så stor utsträckning som möjligt ska kantas av trädplantering. Gatans flexzon är fyra meter för att kunna rymma större träd, även om flexzonen även ska rymma andra funktioner. Där gatan går i nuvarande Jörgen Kocksgatans sträckning kommer gatan att få en asymmetrisk sektion där den norra sida kommer att kantas av tre- eller tvåradiga trädrader. Längs sydsidan av gatan finns så många ledningar att trädplantering i princip helt omöjliggörs. Vid hållplatserna bedöms också träd kunna planteras utan att de hamnar i konflikt med hållplatsfunktioner.

En tidig uppskattning av möjligheterna till trädplantering har gjorts, och utifrån den har en krontäckningsgrad beräknats i ett verktyg framtaget av fastighets- och gatukontoret (2023). Beräkningarna i verktyget är baserade på ett typträd med

krondiametern nio meter, vilket kan antas täcka 66 kvadratmeter när det har uppnått fullstorlek. Det bör dock påpekas att typträdet uppnår full storlek först vid 38 års ålder enligt verktyget. Full krontäckningsgrad på platsen kommer att uppstå vid olika tidpunkter i framtiden beroende på trädets ålder vid planteringstillfället. Inom planområdet bedöms drygt 180 träd kunna planteras, vilket motsvarar cirka 28 procents krontäckningsgrad även om ett visst överlapp mellan olika trädkronor kan förväntas.

Sociala frågor

Jämlikhet

Förutsättningar

Jämlikhet i stadsbyggnad handlar om ett flertal vitt skilda frågeställningar inom många områden, som exempelvis tillgänglighet, grönstruktur, boende, service, arbete och utbildning, hälsa, säkerhet och trygghet. I syfte att åstadkomma jämlika livsmiljöer finns inom vissa av dessa områden lagstiftning som reglerar en lägsta acceptabel nivå. Inom andra områden har Malmö stad antagit egna riktlinjer, som syftar till att förbättra livsmiljön i staden för stadens alla invånare.

Området med trafikled och hårdgjorda ytor upplevs som en barriär och ger inga förutsättningar för ett jämlikt utnyttjande av staden.

Konsekvenser

Gatan ska utformas som en huvudgata. Hur gatan och gaturummet utformas är av stor betydelse för hur den kommer att användas. Gatans bredd på 37 till 40 meter bedöms vara en rimlig avvägning mellan att kunna inrymma socialt stärkande funktioner i gaturummet, träd och det utrymme som trafiken behöver. Till socialt stärkande funktioner hör exempelvis breda gång- och cykelbanor och en flexzon som kan innehålla såväl angöring till verksamheter i bottenvåningen som trädplantering.

Framförallt är det dock den kommande bebyggelsen, dess rytm och uppdelning i kvarter, dess funktioner och dess gestaltning som kommer att vara avgörande för hur väl de sociala aspekterna i den kommande stadsdelen tas tillvara.

Barnperspektiv

Förutsättningar

Planområdet och dess omgivning utgörs idag av miljöer som inte är anpassade för barn. Området med trafikled och hårdgjorda ytor upplevs som en barriär och ger inga förutsättningar för barn att vistas tryggt och säkert på platsen.

Konsekvenser

Enligt Förenta Nationernas barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Ett av kriterierna för en stadshuvudgata i Malmös trafik- och mobilitetsplan är *plats för alla människor*. Breda gångbanor och cykelbanor samt trygga och säkra korsningspunkter vid starka nordsydliga gång- och cykelstråk, vid skolor och förskolor och vid lekplatser ger oskyddade trafikanter, och särskilt barn, en trygg och säker trafikmiljö. Måtten på gatan gör att den kan utformas med breda gång- och cykelbanor, vilket ger trygga färdvägar för barn. I sin tur ökar det barnens frihet, då trygga färdvägar ger förutsättningar för att de exempelvis ska kunna ta sig själva till skola och fritidsaktiviteter. I förprojekteringen och den kommande gestaltningen kommer barnperspektivet att vara en viktig aspekt.

Trygghet

Förutsättningar

En säker stadsmiljö som också upplevs trygg är en viktig aspekt som ger alla människor, oavsett förutsättningar, rätt till personlig säkerhet och rörelsefrihet.

I nuläget går det att anta att området upplevs ganska ödsligt och mörkt kvällstid eftersom området inte är befolkat då, mycket av bebyggelsen utgörs av illa upplysta verksamhetslokaler och trafikinfrastrukturen är otydlig.

Närheten till centralstationen kan också bidra till den upplevda otryggheten, eftersom områden kring stora stationer tenderar att upplevas som otrygga.

Konsekvenser

På lång sikt kommer tryggheten att förbättras i närområdet, men eftersom området kommer att utgöras av byggarbetsplats under lång tid så kommer otryggheten antagligen att kvarstå på kort till medellång sikt.

Gatans bredd ger förutsättningar för de olika trafikslagen, vilket leder till en ökad trafiksäkerhet och ökad upplevd trygghet. I konceptet huvudgata ingår korttidsparkering längs med gatan, vilket underlättar för verksamheter att etablera sig i bottenvåningen, vilket i sin tur ger förutsättningar för befolkade gaturum och ökad upplevd trygghet.

Det kommer troligtvis inte att kunna byggas så mycket bostäder söder om gatan på grund av små kvartersdjup. Det är därför viktigt att jobba med trygghetsskapande åtgärder i området mellan gatan och Malmö centralstation, speciellt kvällstid.

Service

Kommersiell service

Förutsättningar

I planområdets närhet finns flera verksamheter inom olika branscher såsom IT-utbildning, programmering, medicinteknik, import- och exportverksamheter, lager och logistik, bygg- och anläggningsarbeten med mera. Förutom ett antal restauranger och gatukök bedriver de flesta ingen lokalt utåtriktad serviceverksamhet. Det finns inga möjligheter att stanna längs den trafikled som går genom området, vilket gör att underlaget för kommersiella verksamheter är begränsat.

Konsekvenser

Omvandlingen från trafikled till huvudgata kommer att ge möjlighet till flera nya kommersiella verksamheter.

Vad gäller buller vid det befintliga bostadshuset inom fastigheten Kolga 6 så utsätts fasaden mot norr redan idag för buller inom spannet 60 till 65 decibel. Den nya huvudgatan går här i ett befintligt läge, och trafikmängderna kommer i princip att vara desamma före som efter genomförandet av detaljplanen. För att en märkbar höjning av bullernivåerna ska ske behövs en ökning på cirka tre decibel. För en ökning på tre decibel behöver trafikmängderna dubblas. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att det inte kommer att ske någon påverkan på befintliga bostäder.

Översvämning

Förutsättningar

Delar av planområdet ligger under +2,8 meter och är i dagsläget utsatt för risk för översvämningar till följd av stigande havsnivå.

Konsekvenser

Detaljplanen möjliggör att ett rörligt skydd för stigande havsnivå kan anläggas i anslutning till Universitetsbron. Skyddet baseras på riktlinjerna i Malmös strategi för kustskydd (kommunfullmäktige, 2023).

Konstruktioner med syftet att varaktigt skydda mot vatten och därigenom öka en fastighets lämplighet för ett visst ändamål är markavvattningsanläggningar. I Skåne finns ett generellt förbud mot markavvattningsanläggningar vilket kräver dispens och tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken.

Förorenad mark

Nuläge

En miljöteknisk markundersökning som omfattar större delen av den nya huvudgatans sträckning har gjorts i syfte att översiktligt kartlägga och undersöka föroreningsituationen i mark, grundvatten och asfalt (Sweco, 2021). Hans Michelsensgatan mellan Universitetsbron och korsningen

med Kristianiagatan/Utställningsgatan samt Grimsbygatan öster om Frihamnsallén omfattas inte av undersökningen. Den aktuella undersökningen har föregåtts av flera tidigare undersökningar.

Undersökningens slutsats är att föroreningar förekommer i undersökningsområdet. Ställvis förekommer föroreningshalter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning. Omfattningen av påvisade föroreningar är mindre än vad som förväntades baserat på resultat från tidigare undersökningar, både avseende påvisade halter och antalet ämnen som överskrider riktvärden.

Enligt undersökningen bedöms det finnas tre delområden inom undersökningsområdet som har en högre föroreningsnivå än övriga, varav ett berör det aktuella planområdet: Hörnet av Utställningsgatan och Jörgen Kocksgatan där halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH (H)) påvisades överskridande mindre känslig markanvändning och påvisade halter av aromater, bly och kvicksilver överskrider känslig markanvändning.

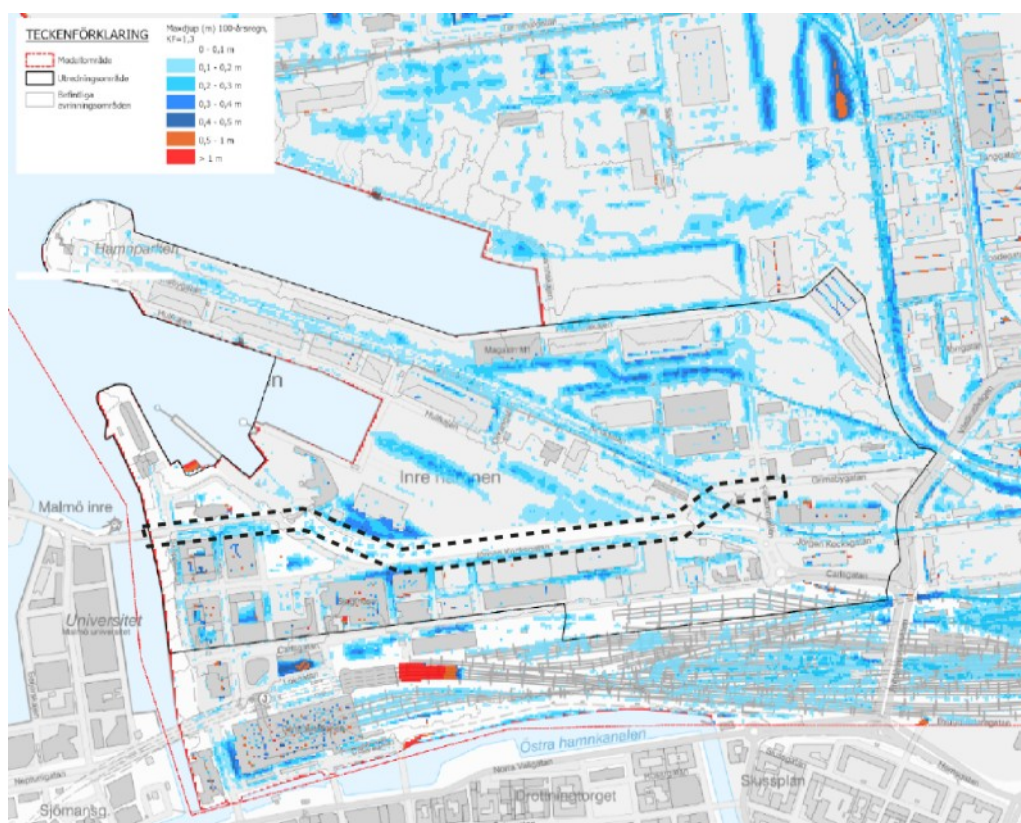
Konsekvenser

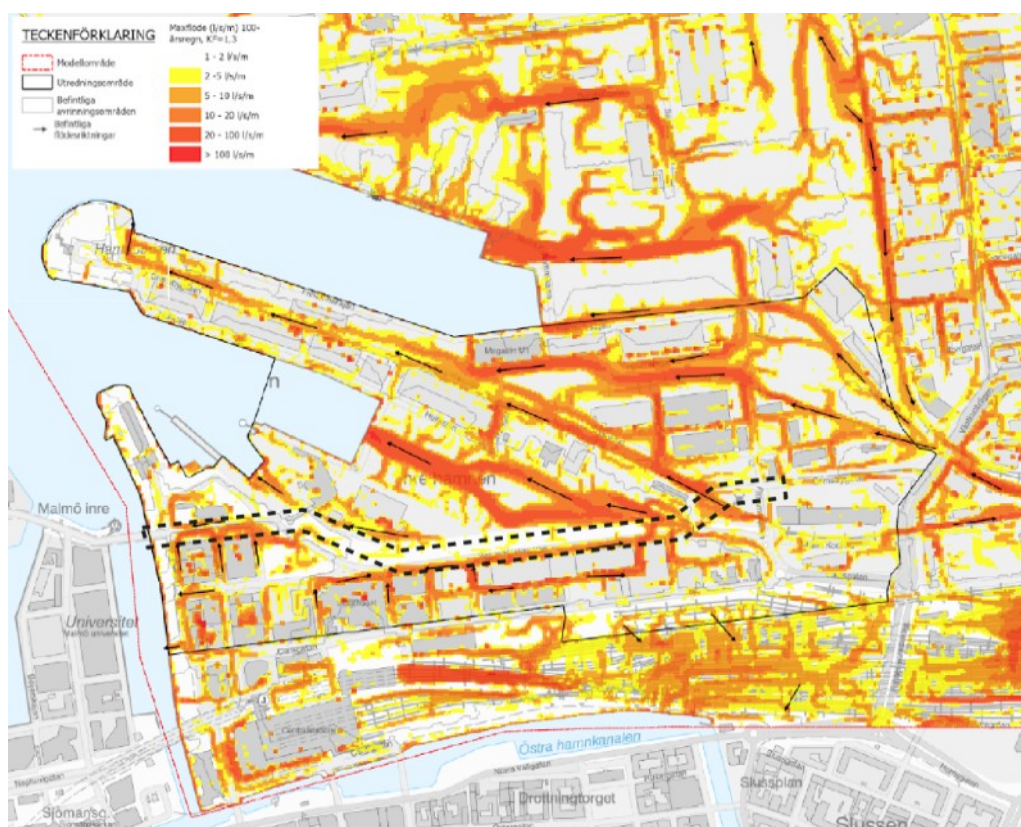
Allmän platsmark för gata omfattas inte av Naturvårdsverkets riktvärden för känslig och mindre känslig markanvändning, och påverkar således inte detaljplanens genomförande. Markundersökningen är dock relevant för att visa markens beskaffenhet för kommande bostadsbebyggelse i anslutning till gatan och för att ge en fingervisning om kostnader för att hantera bortschaktade massor. För att anlägga gatan och den underjordiska infrastrukturen behöver marken schaktas ur och markföroreningarna tas omhand i vederbörlig ordning.

Skyfall

Förutsättningar

En höjdsättnings- och skyfallsutredning har tagits fram för hela det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (Norconsult, 2024). Utredningen baseras på Malmö stads skyfallsplan som tagits fram i samarbete med VA Syd (kommunstyrelsen, 2017). Dimensioneringsförutsättningar med avseende på skyfall är att den framtida höjdsättningen ska klara av att hantera ett 100-årsregn med klimatkfaktor 1,3. Under ett sådant skyfallsscenario ska höjdsättningen kunna avleda ytledes rinnande vatten på ett säkert sätt, så att inte ny bebyggelse översvämmas och fara för liv och hälsa uppstår. Samtidigt får inte situationen för befintliga intilliggande områden försämrats. Utgångspunkten vad gäller gatumark är en höjd på gatorna av lägst +2,8 meter över nollplanet.





Utdrag ur höjdsättnings- och skyfallsutredningen som översiktligt visar dagens situation avseende maximala flöden i liter per sekund och meter inom Nyhamnen vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,3. Planområdet är markerat med svart streckad linje.

Konsekvenser

Höjdsättnings- och skyfallsutredningen föreslår att i största möjliga mån behålla befintliga avrinningsområden och att bilda lokala höjdryggar längsmed de kommande gatorna för att bryta ner avrinningsområdena i mindre delar. På så sätt undviks alltför stora avrinningsområden som samlar kraftigare flöden. Vad gäller den nya huvudgatan föreslås att vatten ska avledas öst-västligt till de norrgående tvärgatorna, där vattnet avleds mot norr och nordväst, för att slutligen få sitt utlopp i havet via kajkanterna.



Utdrag ur höjdsättnings- och skyfallsutredningen som visar nuvarande och förslag till framtida avrinning. Till vänster: Avrinningsområden i nuläget. Till höger: Avrinningsområden efter att föreslagen höjdsättning har genomförts. Aktuellt planområde inom svart streckad linje.

Mellan Västkustvägen och korsningen mellan Hans Michelsensgatan och Utställningsgatan/Kristianiagatan kommer den nya huvudgatan att ha funktionen som utryckningsväg. Den sträckan har höjdsatts till minst +2,8 meter för att säkerställa funktionen som utryckningsväg.

Civil beredskap

Nuläge

Det finns skyddsrum inom de av gatan berörda eller till gatan direkt angränsande fastigheterna Bylgia 1, Hamnen 22:188 (Stockholmsmagasinet), Hamnen 22:191 (Euroterminalen), Havet 5, Polstjärnan 1 och Sirius 1. Totalt finns det 851 platser i de aktuella skyddsrummen. I närområdet finns ytterligare flera skyddsrum. Alla de aktuella skyddsrummen bedöms ligga i källare tillhörande byggnader. Inga av de aktuella skyddsrummen bedöms ligga under allmän platsmark såsom gata eller park.

Konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer att inget skyddsrum påverkas av den aktuella detaljplanen.

Trafik

Kollektivtrafik

Förutsättningar

Vid tiden för detaljplanens framtagna trafikeras planområdet av stadsbusslinjerna 3, 9, 13 och 39 samt regionbusslinje 150. Bussarna trafikerar bland annat gatorna Carls gatan och Jörgen Kocksgatan. I närheten finns Malmö centralstation med tåg- och busstrafik, både lokal och regional.

Konsekvenser

Den nya huvudgatan planläggs för att rymma körfält för kollektivtrafik, och när gatan är utbyggd kommer kollektivtrafiken att gå där i stället, bland annat Malmöexpressens linje 2. Längs sträckningen mellan Universitetsbron i väster och Västkustvägen i öster föreslås två hållplatslägen. I takt med utbyggnaden av Nyhamnen kommer linjer och turtäthet successivt att förändras och utökas.

Den östra hållplatsen kommer under lång tid att vara ändhållplats för Malmöexpressens linje 2. Vid ändhållplatser behövs vänd- och uppställningsplats för bussar och toalett och möjlighet till vila för busschaufförer. Malmö stad bedömer att vänd- och uppställningsmöjligheter finns, och kommer att finnas, i det befintliga gatunätet och på tillfälliga ytor. Gatan ska byggas ut i flera etapper, och platserna kan komma att ändras under tiden. Därför pekas inte en enskild plats ut.



Karta som visar förslag på kollektivtrafik inom planområdet och dess närområde. Aktuellt planområde är markerat med röd streckad linje.

Biltrafik

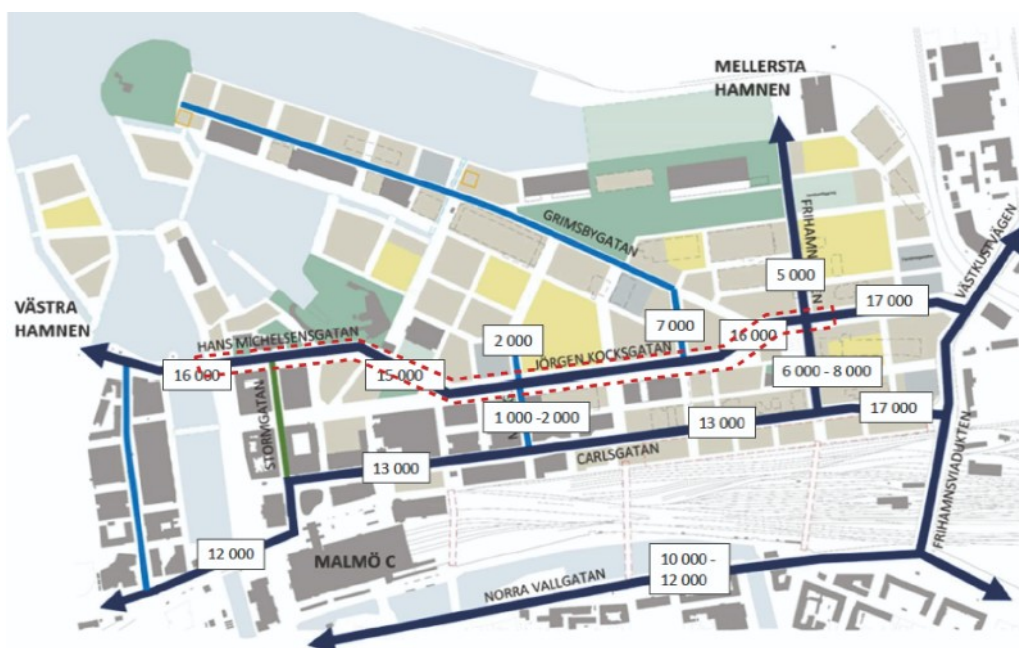
Förutsättningar

Gatans sträckning motsvaras idag från väster till öster av delar av Hans Michelsensgatan, Jörgen Kocksgatan och Grimsbygatan. Gatan ansluter i väster till Universitetsbron och i öster till Västkustvägen. Enligt trafikdata från 2020 trafikeras större delen av sträckan av mellan 14 000 och 15 000 fordon per dygn, troligtvis i den högre delen av spannet. Stora delar av trafiken är genomfartstrafik till och från Västra hamnen samt till området kring Malmö centralstation.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen gör att den nya huvudgatan kan byggas ut mellan Universitetsbron och Frihamnsallén för att ta hand om trafiken till och från Nyhamnen, men även till och från Västra hamnen och området kring Malmö centralstation samt verksamheter längs Grimsbygatan och Frihamnsallén med mera. Anslutningspunkter kommer fortsatt att vara Universitetsbron i väster och Västkustvägen i öster. Sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen kommer dock att hanteras i en separat detaljplan. Enligt trafikprognoser, gjorda på scenarierna i den senaste

versionen av Malmös trafik- och mobilitetsplan, kommer den nya gatusträckningen att trafikeras av mellan 15 000 och 17 000 fordon per dygn år 2050.



Karta som visar prognostiserade trafikmängder per årsmedeldygn år 2050.

Färdigställd kommer den nya huvudgatan att rymma både lätt och tung trafik. Gatan dimensioneras för att fordonståg med längden 25,25 meter ska kunna passera längsgående. Så länge det är nödvändigt för Lantmännens transporter behöver korsningen med Grimsbygatan också vara dimensionerad för fordonståg med längden 25,25 meter. Gatan ska byggas ut i flera etapper, och det är viktigt att funktionen som såväl genomfartsled till och från Västra hamnen och Malmö centralstation som transportled till och från verksamheter som försörjs av transportleden behålls även under byggtiden. Exakt hur utbyggnadsetapperna ser ut kommer att utredas i förprojekteringen.

Detaljplanen möjliggör ett rörligt kustskydd vid Universitetsbron, vilket kan påverka framkomligheten vid högt vattenstånd. Hans Michelsensgatan har dock ingen funktion som utryckningsväg mellan korsningen med Kristianiagatan/Utställningsgatan och Universitetsbron, varför

stadsbyggnadskontoret bedömer påverkan som acceptabel. Förmodligen hade vattenståndet i sig också påverkat framkomligheten.

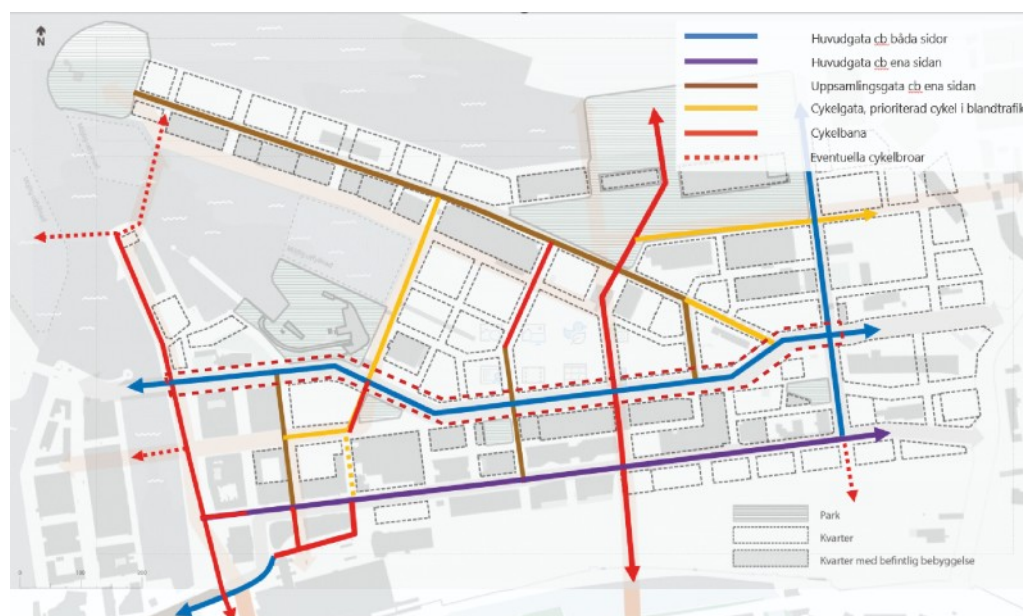
Gång- och cykeltrafik

Förutsättningar

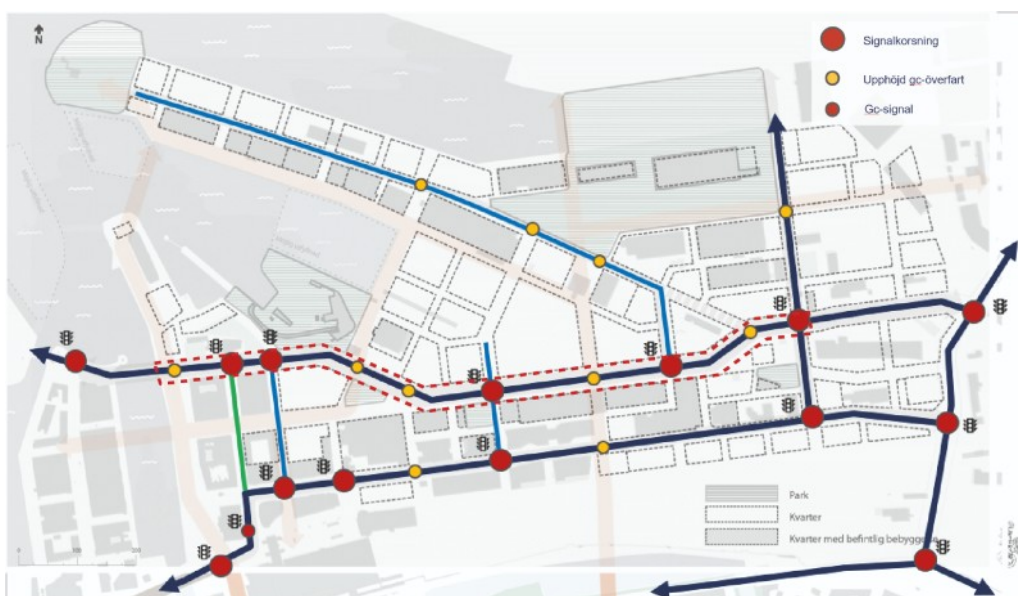
Även om gång- och cykeltrafikanter färdas längs Grimsbygatan, Jörgen Kocksgatan och Hans Michelsensgatan idag så är gatorna inte primärt utformade efter gång- och cykeltrafikens behov.

Konsekvenser

Den nya huvudgatan ska utformas för att rymma separerade gång- och cykelbanor i vardera riktning. Gatan kommer dessutom att i högre grad motsvara gång- och cykeltrafikanternas behov av en säker och trygg trafikmiljö både längs med samt med fler och trafiksäkrare korsningspunkter för att minska gatans barriäreffekt.



Karta som visar förslag på cykelinfrastruktur inom planområdet och dess närområde. Aktuellt planområde är markerat med röd streckad linje.



Karta som visar förslag på signalreglerade korsningar och upphöjda gång- och cykelpassager inom planområdet och dess närområde. Aktuellt planområde är markerat med röd streckad linje.

Parkering

Förutsättningar

Idag råder parkeringsförbud längs i princip hela sträckan som motsvarar den nya huvudgatan.

Konsekvenser

Den nya huvudgatan ska utformas med en så kallad flexzon, som är avsedd att kunna inrymma exempelvis trädplantering, dagvattenhantering samt angöring för rörelsehindrades fordon. Viss korttidsparkering kan också rymmas efter att andra prioriterade behov har säkerställts. Möjligheten till korttidsparkering och lastzoner gynnar verksamhetsetableringar i bebyggelsens bottenvåningar och därmed också mer liv och aktivitet i gaturummet. Övrig parkering i Nyhamnen kommer att ske i mobilitetshus, vilka kommer att möjliggöras i kommande detaljplaner.

Natur

Naturvärden

Förutsättningar

Eventuella naturvärden inom planområdet har undersökts i dialog med kommunekologen. Inom planområdet finns knappt 20 träd och en del buskvegetation.

Fältnarv

Artskydd är lagar och åtgärder som skyddar hotade arter och deras livsmiljöer. I Sverige omfattar det bland annat alla vilda fåglar, samt många andra djur- och växtgrupper såsom groddjur, kräldjur, fladdermöss, orkidéer och vissa fiskarter. Målet är att bevara den biologiska mångfalden och säkerställa att framtida generationer också kan njuta av en artrik natur.

Det finns rapporter om förekomst av växten fältnarv i närheten av planområdet. Arten är fridlyst enligt 8 §, artskyddsförordningen och rödlistad som sårbar (VU). Arten är extremt ovanlig och den förekommer endast på ett fåtal platser i Sverige med huvuddelen i Skåne.

Biotopskyddade alléer och särskilt skyddsvärda träd

Det finns flera trädrader längs gatusträckningen. För att en trädrad ska kvalificeras som allé ska trädraden innehålla minst fem träd som är minst 30 år gamla eller har uppnått en stamdiameter på cirka 20 centimeter i brösthöjd, enligt Naturvårdsverkets definition.

Träd som har en stamdiameter på minst en meter på det smalaste stället under brösthöjd, är äldre än 140-200 år och/eller ha en utvecklad håligheter i huvudstammen är särskilt skyddsvärt enligt Naturvårdsverket. Inget träd bedöms som särskilt skyddsvärt i dagsläget.

Konsekvenser

Fältnarv

Växten är ettårig och sprids lätt till andra växtplatser. Det är således inte säkert att växten kommer att finnas inom området när planen ska genomföras, eller så kan det hända att den är där ett år, men inte ett annat, i och med att projektet har flera års genomförandetid. Det är alltså viktigt att vara vaksam på eventuellt nya växtplatser.

Biotopskyddade alléer och särskilt skyddsvärda träd

Detaljplanens genomförande bedöms, vid detaljplanens framtågande, inte beröra några biotopskyddade alléer eller särskilt skyddsvärda träd. Ingen av trädraderna bedöms kvalificeras som allé i nuläget. Träden strax norr om fastigheterna Kolga 6 och Flintrännan 1 bedöms som för unga i och med att de nyplanterades för drygt tio år sedan. Stamdiametern bedöms också vara mindre än 20 centimeter i brösthöjd. Träden i trädraden strax norr om fastigheten Sirius 1 bedöms ha uppnått rätt ålder och stamdiameter men är bara fyra till antalet.

Miljö

Strandskydd

Förutsättningar

Enligt miljöbalkens 7 kapitlet 13 § gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter en tidigare detaljplan innebär detta (i enlighet med miljöbalken 7 kapitlet 18 g §) att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt.

Konsekvenser

Strandskyddet föreslås upphävas inom planområdet. Upphävandet av strandskyddet bedöms vara motiverat av det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet. Förslaget bedöms inte heller försämra livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten, eftersom området har begränsade naturvärden.

Dagvatten

Förutsättningar

Planområdet är i princip helt hårdgjort. Vattenavrinning mot havet sker i stort sett utan fördröjning. Inom, och i anslutning till, planområdet finns ett flertal mindre lågpunkter där vatten kan bli stående.

Konsekvenser

Den nya huvudgatan planeras med utrymme för rening av trafikdagvatten. Detta ska ske i den så kallade flexzonen. Hur mycket av flexzonen som behöver upptas av reningsanläggningar kommer att bestämmas i en kommande föroreningsbelastningsutredning. En försiktig bedömning, gjord på grundlag av kvadratmeter köryta som möjliggörs i

detaljplanen, visar dock på ett behov av cirka 245 löpmeter trafikdagvattenrening. Totalt kommer cirka 2 000 meter flexzon att anläggas längs med gatan. Det kommer således att finnas gott om utrymme för trafikdagvattenrening.

Miljökvalitetsnormer för luft

Förutsättningar

Miljökvalitetsnormerna för luft har inte överskridits på någon av Malmös gator sedan 2015, enligt miljöförvaltningens miljöbarometer.

Konsekvenser

Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte riskera att överskridas till följd av den nya huvudgatans utbyggnad.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Förutsättningar

Planområdet är i princip helt hårdgjort. Markavrinningen sker i princip utan fördröjning mot slutrecipienten, Malmö hamnområde. Recipienten klassas idag med måttlig ekologisk status. Målet är att uppnå måttlig ekologisk status även år 2039. Vattenförekomsten påverkas av en hamnanläggning för sjöfart, vilket motiverar ett undantag från kravet att nå god ekologisk status. Vad gäller kemisk status klassas denna idag som ej god. Målet är att uppnå god status till år 2027. Kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter är undantagna eftersom dessa beror på atmosfärisk deposition och långväga luftburna föroreningar som bedöms tekniskt omöjliga att åtgärda.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte påverka vattenkvaliteten på sådant sätt att miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas. Planområdet kommer förvisso fortsatt vara i princip helt hårdgjort, och trafikeras av stora mängder trafik. De

föreslagna anläggningarna i flexzonen för att rena dagvattnet bedöms dock underlätta möjligheterna att nå de uppsatta miljökvalitetsnormerna.

Geotekniska förhållanden

Förutsättningar

Marken består inom planområdet med omgivningar av fyllnadsmassor. Det har gjorts flera geotekniska undersökningar inom och omkring planområdet, och ett projekterings-PM har tagits fram för ett tidigare sträckningsalternativ (Sweco, 2022).

Konsekvenser

De geotekniska förhållandena bedöms preliminärt som goda för anläggande av gata. Vidare studier av markens beskaffenhet behöver göras inför projekteringen.

Kulturmiljö

Kulturhistoriska värden

Förutsättningar

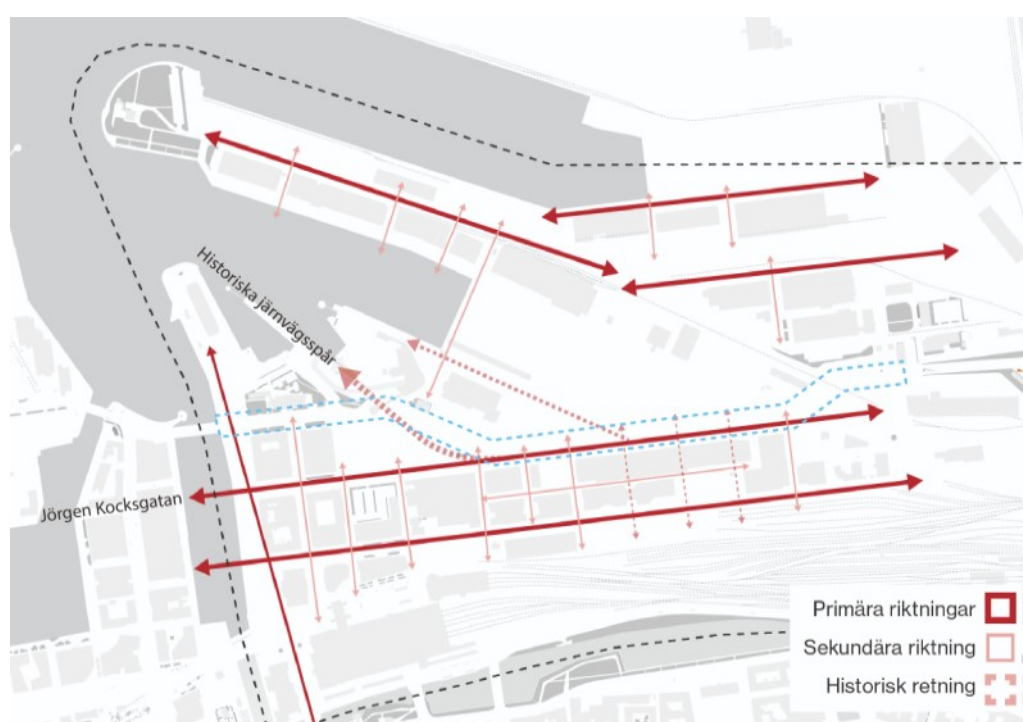
Inom planområdet och dess närområde finns kulturhistoriska värden som är knutna till hamnmiljön. Kulturvärdena är dels knutna till vissa hamnanläggningar och kajer som ger området sin karaktär, dels till vissa enskilda byggnader. En kulturhistorisk utredning har tagits fram (Malmö kulturmiljö, 2002). Utredningen har inventerat befintliga byggnader i Nyhamnen och pekat ut de byggnader som har ett kulturhistoriskt värde. Ställningstaganden kring kulturmiljön har sedan tagits i översiktsplanen för Nyhamnen. Efter att översiktsplanen godkändes har en kulturmiljöanalys gjorts (COBE, 2024). Den senare kulturmiljöanalysen tar ett bredare grepp i syfte att säkra Nyhamnens identitet i framtida utveckling. Analysen ger en djupgående inblick i platsens identitet och historia, och lyfter fram Nyhamnens unika karaktär som är värd att bevara. Analysen betraktar Nyhamnen som en helhet och fokuserar inte endast på enskilda platser eller byggnader.

Nyhamnen växte fram under 1800-talets senare del och 1900-talets början. Hamnens utveckling och omvandling speglar Malmös tillväxt som industristad och dess förmåga att anpassa sig till förändrade tider samt behov. De kommunikativa möjligheterna på platsen gjorde att livsmedelshantering förlades i anslutning till station och hamn, som till exempel Posthuset (1900), Hushållningssällskapet (1884) och Slakthuset (1900). Av liknande skäl tillkom 1935 den så kallade Smörkontrollen, ett kontrollorgan för ägg- och mejerivaror, på Ångbåtsbron.

Under 1900-talets senare del förlorade dessa verksamheter delvis sin betydelse och lades ned. Nyhamnen genomgick flera förvandlingar i takt med att det industriella och

kommersiella landskapet förändrades och flyttade norrut. Från att ha varit ett livligt hamnområde förvandlades det gradvis till ett centralt logistik- och industriområde där olika företag etablerade sig för att dra nytta av det strategiska läget och den befintliga infrastrukturen.

Byggnader och anläggningar som berörs av planområdet bedöms inte ha något kulturhistoriskt värde, men Jörgen Kocksgatan utgör både en viktig primär riktning och tydlig gräns i området. Det tidigare spårområdet strax norr om Jörgen Kocksgatan utgör en viktig historisk riktning.



Bearbetad karta från kulturmiljöanalysen (COBE, 2024) som visar kulturhistoriskt viktiga riktningar inom planområdet och dess närhet. Planområdet är markerat med blå streckad linje.

Konsekvenser

Gatudragningen i den aktuella detaljplanen bedöms ta större hänsyn till kulturmiljön än vad gatudragningen som föreslogs i den fördjupade översiktsplanen gjorde. Gatan förstärker Jörgen Kocksgatan som en primär riktning, och fångar upp den historiska riktning som det tidigare spårområdet utgjorde.

Teknik

Teknisk infrastruktur

Förutsättningar

Planområdet berörs av flera ledningar för bland annat el, vatten och avlopp, gas och telekommunikation längs hela gatans sträckning och tvärs över planområdet.

Planområdet omfattar en telemast och tillhörande teknikbyggnader.

Konsekvenser

Befintlig och ny ledningsinfrastruktur kommer behöva förläggas i den nya huvudgatan. Ledningssamordning kommer att ske inom ramen för den kommande förprojekteringen.

Ledningsägares önskemål om att befintliga ledningar i så stor utsträckning som möjligt ska kunna ligga kvar kommer inte alltid att kunna tillgodoses. Den part som initierar en eventuell ledningsflytt ska bekosta den.

Telemasten och teknikbyggnaderna behöver rivas för detaljplanens genomförande. I ett kortsiktigt tidsperspektiv finns gott om andra platser för uppförande av en telemast. På lång sikt kommer det att finnas gott om höga hus där en mobilbasstation kan placeras.

Gällande planer och program

Regionplan

Förutsättningar

Regions Skånes *Regionplan för Skåne 2022-2040* är en strategisk plan som omfattar hela Skånes geografi (Region Skåne, 2022). Den visar Skånes samlade vilja och ger förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna. Regionplanen har den regionala skalan i fokus och inriktas på de frågeställningar som är mellankommunala och kompletterar den kommunala översiktliga planeringen.

I regionplanen beskrivs Malmö som en tillväxtnod, och tillsammans med Lund, som en nationell tillväxtmotor. Malmö hamn beskrivs som en strategisk godsod.

Konsekvenser

Aktuell detaljplan bedöms stämma överens med regionplanen.

Översiktsplan

Förutsättningar

Planområdet och dess omgivning redovisas i gällande översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023) som utbyggnadsområde för befintlig bebyggelse och ny blandad stad. Hans Michelsensgatan, som den nya huvudgatan kallades tidigare, förlängs och bildar ett nytt kollektivtrafikstråk. Vid ett centralt placerat hållplatsläge skapas en plats som blir tyngdpunkt i området. Hamnbassängen mellan Stockholmskajen och Hullkajen föreslås i översiktsplanen delvis fyllas igen.

I den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (kommunfullmäktige, 2019) analyseras planeringsförutsättningarna med utgångspunkt i de strategier och övergripande planeringsriktlinjer som lagts fast i den kommuntäckande översiktsplanen. Hans Michelsensgatans sträckning preciseras.

Konsekvenser

Aktuell detaljplan är förenlig med översiktsplanens intentioner och länsstyrelsens granskningsyttrande över densamma. Dock frångås delvis översiktsplanens och den fördjupade översiktsplanens sträckning av Hans Michelsensgatan, eller den nya huvudgatan.

Se under rubriken *Övergripande avvägningar i detaljplanen* för en ingående analys av hur det aktuella planförslaget skiljer sig från översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Förutsättningar

Aktuellt planförslag berör följande detaljplaner:

- PI 105
- PI 965
- PI 1106
- PI 1143 med ändringen ÄDp 5773
- PI 1562
- PI 1657
- Dp 4045 med ändringen ÄDp 5844
- Dp 4171
- Dp 4587

Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut.

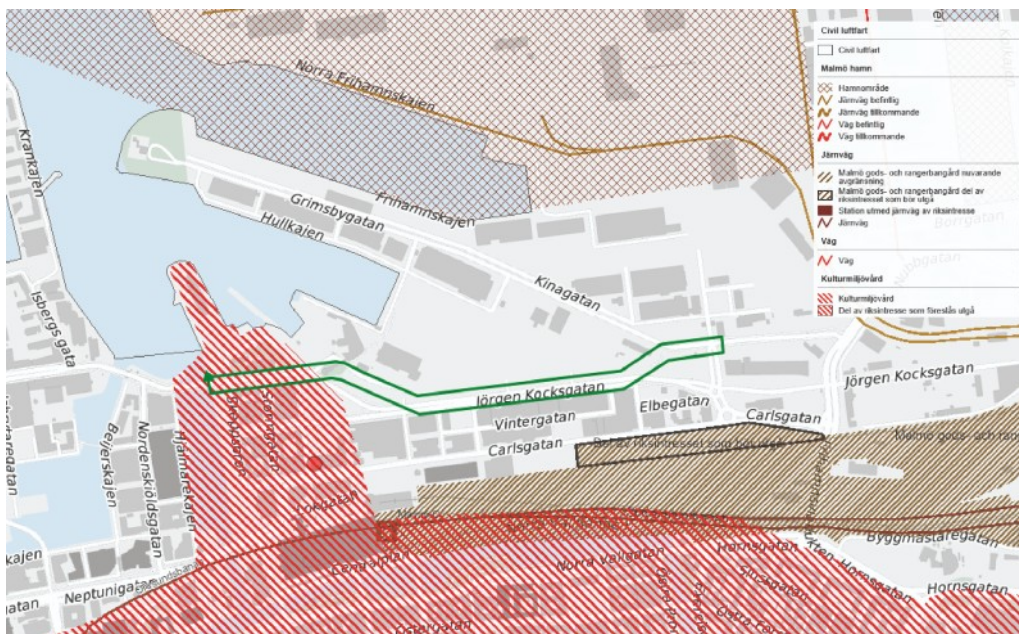
Aktuellt planförslag berör också ytor som i dagsläget saknar detaljplan samt den pågående ändringen av detaljplan ÄDp 5856, som ska möjliggöra en underjordisk avloppstunnel.

Konsekvenser

I och med att aktuellt planförslag vinner laga kraft upphör ovanstående detaljplaner att gälla inom berört område. Områden som i dagsläget saknar detaljplan detaljpaneläggs. De delar av planområdet som berör planområdet för ÄDp 5856 innehåller samma planbestämmelser som föreslås i ÄDp 5856. Om ÄDp 5856 kommer att få laga kraft innan den aktuella detaljplanen så kommer aktuell detaljplan att upphäva ÄDp 5856 när aktuell detaljplan i sin tur får laga kraft.

Riksintressen

I översiktsplanen för Nyhamnen har aktuella riksintressen identifierats och utretts på en översiktlig nivå.



Utdrag från aktuella riksintressen inom och i närheten av det aktuella planområdet. Utöver riksintressena i utdraget omfattas planområdet också av riksintresse för högexploaterad kust och av samrådsyta för totalförsvaret. Planområdet är markerat med grön heldragen linje.

Kulturmiljövård

Förutsättningar

Delar av planområdet berör riksintresset för kulturmiljövården enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken, M 114, Malmö. Riksintressets motiv är Malmö som storstadsmiljö, residensstad och sjöfartsstad som i planstruktur och bebyggelse avspeglar sin historia som en av Danmarks viktigaste städer under medeltid och 1500-tal, efter 1658 en av Sveriges viktigaste gränsstäder med starka befästningar. Från mitten av 1800-talet en snabbt växande industristad, genom den tidiga järnvägsutbyggnaden, där Malmö var sydlig slutpunkt för stambanenätet, och närheten till kontinenten.

De uttryck för riksintresset som berör planområdet är Malmö som sjöfarts- och kommunikationsstad, med hamnanläggningarna som successivt byggts ut på utfyllnadsmark alltsedan 1700-talets slut, stenkajer, fyrarn och andra byggnader och anläggningar med anknytning till sjöfarten, hamnverksamheten och till järnvägen.

Konsekvenser

Gatusträckningen tar hänsyn till byggnader som i den kulturhistoriska utredningen (Malmö kulturmiljö, 2002) bedömdes ha ett kulturhistoriskt värde och till de värden som lyfts fram i den senare kulturmiljöanalysen (COBE, 2024). Den tidigare utredningen togs fram i samband med översiktsplanen för Nyhamnen, och den senare i syfte att precisera värdena i ett helhetsperspektiv. Bedömningen har gjorts att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset då den föreslagna markanvändningen inte bedöms påverka de uttryck som riksintresset avser skydda.

Trafikkommunikation

Förutsättningar

Hela kommunens yta omfattas av ett skyddsområde för Malmö-Sturup flygplats, som utgör riksintresse för civil luftfart. Skyddsområdet kan rymma utrustning för kommunikation, navigation och övervakning kopplade till flygplatsens verksamhet. Dessa är skyddsobjekt enligt lag och får inte avbildas på kartor. Skyddsområdet avser objekt högre än 20 meter ovan mark- eller vattenytan.

Konsekvenser

Detaljplanen medger inga objekt högre än 20 meter ovan markytan.

Totalförsvaret

Förutsättningar

Hela landets yta är samrådsområde för Försvarmaktens riksintressen avseende objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse.

Konsekvenser

Eftersom detaljplanen inte innehåller någon bebyggelse förutom byggrätt för ett underjordiskt schakt bedöms detaljplanen vara förenlig med Försvarmaktens riksintressen utan samråd.

Högexploaterad kust

Förutsättningar

Aktuellt planförslag berör riksintresse enligt 4 kapitlet miljöbalken, Högexploaterad kustzon. Riksintressets uttryck bygger på att kustområdenas natursköna och kulturellt intressanta områden har ett särskilt stort värde för rekreation och turism för den breda allmänheten och att dessa värden ska skyddas mot exploatering som gör att de går förlorade. Det är framför allt större industriella anläggningar, täktverksamhet med mera som utgör hot mot bevarandevärdena, liksom en exploatering som utesluter allmänheten från att utnyttja områden för strövande och bad och så vidare.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms vara förenligt med de värden som bevakas i och med riksintresset. Området är redan exploaterat, men stora delar av det är otillgängligt. I och med

den kommande transformeringen av Nyhamnen så kommer kuststräckan att bli mer tillgänglig än tidigare. På så vis stärker detaljplanen indirekt riksintressets värden.

4. Genomförande

Avsnittet beskriver hur detaljplanen ska genomföras, det vill säga vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta och hur ansvaret för dessa fördelar sig mellan byggherre/fastighetsägare och kommunen.

Mark- och utrymmesförvärv

Rätt för huvudmannen att lösa in mark

Detaljplanen omfattar delar av de privatägda fastigheterna Hamnen 22:188 och Kattegatt 1.

När detaljplanen vinner laga kraft ger det kommunen, i sin roll som huvudman för allmän platsmark, rätt att lösa in delar av de berörda fastigheterna.

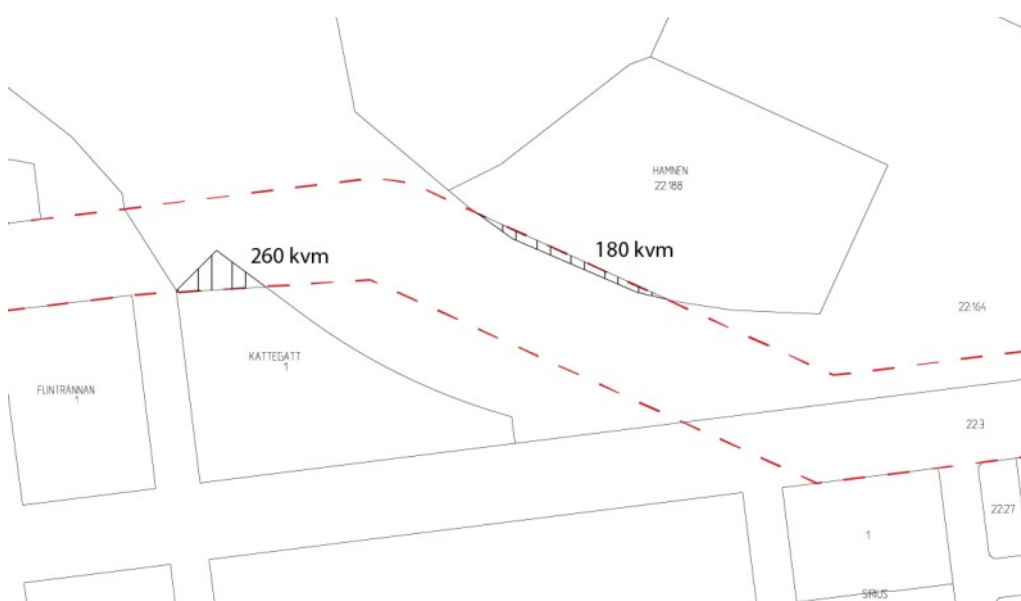
Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Konsekvenser

Planförslaget innebär att delar av fastigheterna Hamnen 22:3, 22:45, 22:99, 22:137, 22:164, 22:188 och Kattegatt 1 kan tillföras en kommunalt ägd gatufastighet.

När detaljplanen vinner laga kraft kan möjligheten till användning av de privata fastigheterna Hamnen 22:188 och Kattegatt 1 på samma sätt som tidigare komma att påverkas. Inlösen kan bli aktuellt.



Karta som visar förslag på förändrad fastighetsindelning och påverkan på privata fastigheter och tomträtter i den västra delen av planområdet för att detaljplanen ska kunna genomföras. Skrafferade ytor utgör delar av privata fastigheter som tas i anspråk av planförslaget.

Rättigheter

Konsekvenser

Aktuellt planförslag berör officialservitut 1280K-203/1988 för väg, till förmån för Hamnen 22:188. Servitutet kommer att behöva ändras eller tas bort vid genomförandet av detaljplanen.

Även avtalsservitut 1280IM-11/23688 för nätstation och ledningar, belastande Hamnen 22:188, kan beröras, men detta är oklart i nuläget. Om servitutet berörs kommer det att behöva ändras eller tas bort vid genomförandet av detaljplanen.

Tekniska frågor

Inför genomförandet av detaljplanen behöver flera tekniska frågor utredas i en förprojektering för gatan och andra utredningar.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Malmö stad kommer att överta hela eller delar av de privatägda fastigheterna Hamnen 22:188 och Kattegatt 1.

Fastighets- och gatukontoret ansvarar för att genomföra och bekosta utbyggnaden av den nya huvudgatan. Delar av kostnaderna avses sedan fördelas mellan aktörer inom utvecklingen av Nyhamnen. Kända kostnader omfattar, men är inte begränsade till, nedanstående punktlista.

- Lantmäteriförrättningar som krävs för detaljplanens genomförande
- Sanering av mark
- Ny höjdsättning
- Ledningsarbeten och annan teknisk infrastruktur
- Utbyggnad av gatumark

Planavgift

Kostnaden för detaljplanen har tagits ut i samband med planläggningen. Någon särskild planavgift kommer inte att tas ut i samband med lovgivning inom planområdet.

Inlösen

När detaljplanen vinner laga kraft kan möjligheten till användning av de privata fastigheterna Hamnen 22:188 och Kattegatt 1 på samma sätt som tidigare komma att påverkas.

Inlösen kan bli aktuellt.

Organisatoriska frågor

Tidsplan

Tidsplanen nedan är grov och kommer att ändras i takt med projektets framskridande.

Planering, förprojektering, fastighetsförvärv med mera

- Detaljplaneprocess: pågår - kvartal 1 2026
- Markinlösen: 2025 - 2028

Byggator

- Färdigställande i etapper: 2029 - 2032

Färdig gata

- Påbörjan av färdigställande: 2030

5. Planeringsunderlag

I kapitlet redovisas vilka planeringsunderlag som har haft betydelse för detaljplanens utformning och omfattning.

Utredningar som legat till grund för detaljplanen

Kulturmiljöutredning

Inre hamnen och Frihamnen, Malmö - Kulturhistorisk utredning (Malmö kulturmiljö, 2002).

Utredningen har använts som underlag för ställningstagandena avseende kulturmiljö i översiktsplanen för Nyhamnen. Den redogör för Inre hamnens och Frihamnens historik och kulturhistoriska betydelse samt beskriver ett antal enskilda byggnader och anläggningar som bedöms särskilt viktiga ur kulturhistorisk synpunkt. Utredningen pekar inte ut byggnader som särskilt värdefulla enligt dåvarande plan- och bygglagen (1987:10) 3 kapitlet 12 § (motsvarande plan- och bygglagen (2010:900) 8 kapitlet 13 §), men utredningen kan ändå tolkas som ett underlag för att införa varsamhets- och bevarandebestämmelser samt rivningsförbud.

Kulturmiljöanalys Nyhamnen | Strategiska riktningslinjer för utveckling av platsen (COBE, 2024).

Kulturmiljöanalysen tar ett bredare grepp i syfte att säkra Nyhamnens identitet i framtida utveckling. Analysen ger en djupgående inblick i platsens identitet och historia, och lyfter fram Nyhamnens unika karaktär som är värd att bevara. Analysen betraktar Nyhamnen som en helhet och fokuserar inte endast på enskilda platser eller byggnader.

Geoteknik

Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (MUR/GEO) (Sweco, 2022-02-05)

Utredningen har tagits fram för ett tidigare utredningsalternativ för sträckningen av den nya huvudgatan. Utredningarna visar på goda förhållanden för anläggning av gata.

Markföroreningar

Nyhamnen Miljöteknisk markundersökning (Sweco, 2022-02-28)

Utredningen har tagits fram i syfte att översiktligt kartlägga och undersöka föroreningssituationen i mark, grundvatten och asfalt. Utredningen visar på goda förhållanden för anläggning av gata.

Kommunala planeringsunderlag

Trafik- och mobilitetsplan (TROMP)

Trafik- och mobilitetsplan (kommunfullmäktige, 2016)

Trafik- och mobilitetsplanen förtydligar hur en mer funktionsblandad, tät, grön och nära stad kan skapas med utgångspunkt i en målstyrd och viljestyrd planering. Planen innehåller en målbild med alla trafikslag vilket har bäring på social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet. Planen sammanfattas i fyra huvudområden: Helhetstänk, Målstyrd planering, Pendling och Stadshuvudgator.